

SOLIDARIDAD OBRERA

Portaveu de la CNT de Catalunya i Balears.

Edició especial Port de BCN
24 d'abril del 2017

portuaris.indd 1 24/04/2017 21:38:21

COMUNICADO DE AMARRADORES SOBRE LA LUCHA EN LA ESTIBA

Sección Sindical CNT,
amarradores del Puerto de Barcelona.



Desde nuestra sección de Amarradores del Puerto de Barcelona queremos dar la enhorabuena a nuestros compañeros estibadores por esta primera victoria en la guerra declarada por el Gobierno del Partido Popular contra nuestros Puertos, respondida de forma enérgica por Coordinadora que ha logrado contrarrestar la campaña mediática de infamia contra su colectivo, posibilitando la revocación del Real Decreto Ley 4/2017 en el Parlamento. Ante todo lo ocurrido estas semanas, desde nuestro Sindicato queremos manifestar lo siguiente:

1.- Los Amarradores somos un colectivo de trabajadores portuarios que hemos sufrido en primera persona las políticas liberalizadoras en el sector. Sabemos lo que es trabajar de noche, a turnos, con el frio y la humedad del invierno, en navidad y festivos, con jornadas de 12 horas por poco más de 1.000 euros al mes. No nos quejamos de las condiciones laborales de la estiba. No somos unos desclasados que creen que el trabajo ha de ser sinónimo de miseria y que los únicos legitimados para tener sueldos dignos son las élites de este país. Es evidente que para hablar de justicia social no se le han de rebajar los derechos a los estibadores, sino que hemos de conseguir aumentar el de los otros colectivos. Y lo haremos con su ayuda y con su ejemplo.

2.- Fruto de ello, hemos hecho nuestro el conflicto contra los trabajadores de la Estiba desde el primer día, movilizándonos en nuestro Puerto y ofreciéndonos a secundar los paros convocados por Coordinadora para maximizar los efectos de la huelga, porque somos conscientes que el ataque que están recibiendo es un ataque a toda la Comunidad Portuaria. Nuestro compromiso sigue firme, y nuestro ofrecimiento es sincero. Nosotros no vamos a ir a los despachos políticos, ni a las cámaras legislativas, pero estaremos a vuestro lado cuando haya que defender el Puerto, en la calle o a pie de muelle.

3.- La victoria está asegurada, de una u otra forma, con la movilización y el compromiso de los trabajadores y trabajadoras en los Puertos. Esa, y no los políticos, es la única garantía para la defensa del sector. El Partido Popular ha de estar agradecido al resto de fuerzas Parlamentarias por la negativa a la aprobación de este Real Decreto, pues algún día esperamos que entienda que jamás dejará a los Puertos sin sus trabajadores. Caerá el Gobierno antes que los estibadores den un paso atrás. Ellos son el alma de los puertos, y no nos imaginamos una realidad en ellos sin su organización, su tradición sindical y su determinación en la lucha obrera

4.- Criticamos duramente la deriva y el uso que se le está dando a las Directivas y Sentencias Europeas, que han enterrado por completo la idea de la Europa garante de los derechos humanos y la paz entre los pueblos para ser un engranaje sofisticado al servicio de los poderosos en la guerra contra los trabajadores. La desafección política europea choca con las profundas modificaciones normativas que nos están obligando a adoptar. Europa es un "ente" inalcanzable e irreconocible para la mayoría social de los países de los Estados miembros, que es usada como excusa para eludir la responsabilidad de los Gobiernos en sus políticas liberalizadoras. A los políticos les decimos: Os da miedo Europa? Pues esperad a que se levanten los Estibadores de la mano del resto de trabajadores portuarios.

portuaris.indd 2 24/04/2017 21:38:21

AMARRE

CARLON MORON BARRERA, amarrador del Puerto de Barcelona.



Esta profesión se desempeña en el cantil (borde) del muelle, en casi todos por no decir todos los que hay en el puerto. Tengo un horario en el que se trabajan los 365 dias del año, mi trabajo no entiende de puentes, ni festivos, ni nada por el estilo. Trabajo 12 horas diarias las cuales se realizan en turnos de mañana (de 6.00h a 18.00h) o de noche (de 18.00h a 6.00h) haciendo tiradas de 3 días seguidos de trabajo y luego 3 de descanso, lo que conlleva a tener que realizar cambios en el horario del sueño continuamente. Y no, no me quejo del trabajo que tengo, pero sí que pido sueldos dignos y derechos laborales decentes.

Este trabajo trata de realizar el servicio de amarre y desamarre de los buques, ya sean petroleros, gaseros, cocheros, containeros… que entran a puerto (aunque realizamos tareas totalmente desvinculadas con este sector, pero claro… "toca hacerlo, y es lo que hay".

No voy a meterme en profundidad en cómo se realiza cada maniobra, pero sí voy a dar una pincelada. Consta de un número de personal que determina el pliego del puerto, por lo que, en general solemos ser 4 amarradores en tierra (2 en popa y 2 en proa) más un bote de amarres en los cuales van embarcados el patrón y un marinero, este siendo también amarrador. Por falta de personal, no siempre se cumple esto (aunque sea obligatorio por ley), y por lo tanto, ponemos en peligro a nuestros compañeros y a nosotros mismos, cualquier imprevisto o despiste puede ser fatal en esta profesión.

La maniobra consiste en coger los cabos que arrían (bajan) los barcos, y llevarlos a muelle manualmente hasta encapillarlos (meter) en los noray (hierros negros que hay en el borde del muelle). Luego, como en cada trabajo pues tiene sus historias y complicaciones.

A priori, puede parecer sencillo, pero creo que por algo nos formamos, porque como toda profesión se necesita una formación adecuada para ser profesional y dar un servicio de calidad y algo tan importante como es prevenir el mayor riesgo posible. Pero todo esto se debería pagar, que por desgracia, en España no se está haciendo.

No me avergüenzo de hablar de mi sueldo, que para la información de todo el mundo son 1100 euros (1300 con pagas incluidas) pero, creo que para las tareas que realizamos, en un puerto de Barcelona, el cual genera millones y millones de euros para el estado, está muy mal pagado.

Nosotros no cobramos nocturnidad, ni peligrosidad, ni festivos… no cobramos nada por el estilo. Nos llueve y nos empapamos, hace frio y nos congelamos, hace calor y sudamos la gota gorda bajo el sol, toda la humedad que hay nos cala en los huesos y esto a la larga pasa factura, así que por esto y muchas cosas más debemos luchar para poder mejorar nuestras condiciones, derechos y salarios dignos.

Cualquier trabajo cuesta lo suyo, y creo que nadie es más que nadie. Así que señoras y señores de la clase obrera… valorar, cuidar, respetar y luchar por vuestro puesto de trabajo, por vuestra profesión… No dejéis que "personas" como vosotros y como yo (sí, hablo de los de ahí arriba) jueguen, menosprecien, discriminen y destrocen vuestra profesión! Porque no son más que personas como todos nosotros, y que el poder que tienen es gracias a nosotros, así que ya es hora de coger la sartén por el mango y veréis que la unión del pueblo hace la fuerza!

Sinceramente considero que en este país debería de haber más gente que hable menos y actúe mas, más gente con un par de narices, más gente que diga basta, que no por llevar traje y corbata puedan decidir tu futuro sin importarles nada, sin importarles si te dejan sin poder alimentar a tus hijos, o que simplemente te quiten el derecho a la vida! Se habla de democracia, pero decirme… que tiene este sistema de democracia? Existe una ley llamada mordaza… supongo que os sonará, pues señoras y señores… para mi es totalmente contradictorio a la democracia y creo que es una pequeña prueba de que vivimos en una dictadura encubierta. No sé a qué esperamos a decir basta, sé que hay miedo… pero mientras pasan los años con ese miedo, nos pasa la vida… nos morimos y no solo nosotros, las generaciones que van llegando se comen lo sembrado, porque no hay que olvidarse que esto lo hemos permitido todos y cada uno de nosotros. Ya es hora de dejar de ser tan sumisos, ya es hora de plantarnos y luchar. TODOS O NINGUNO! NI UN PASO ATRÁS!



ENTREVISTA

Hablamos con **Jordi Aragunde Miguens** Coordinador General de International Dockworkers Council (IDC)

Cuando se fundó la IDC y como fue su desarrollo organizativo hasta el día de hoy?

El IDC (International Dockworkers Council - Consejo Internacional de Trabajadores) es una asociación formada por organizaciones de trabajadores portuarios de todo el mundo. Nace en el año 2000, en Santa Cruz de Tenerife.

Sus principios básicos la definen como una organización de clase trabajadora, unitaria, independiente, democrática, representativa y asamblearia.

Cómo no podía ser de otra manera nos hemos ido adaptándonos al crecimiento en afiliación basándonos en estos principios.

Es la respuesta de los estibadores a la derrota de Liverpool. Allá por 1995 más de 500 compañeros fueron despedidos por las políticas neoliberales de Margarer Thatcher. Ante la falta de respuesta solidaria internacional, varios países decidieron que no podíamos volver a dejar solos a estibadores de ningún país, y allí donde hubiera un conflicto, estaríamos nosotros. De ahí nuestro "motto" "we'll never walk alone again".

¿Cómo funciona, en la práctica, la IDC? (delegados, órganos de representación, sistema de votos y representación por países, periodicidad de asambleas internacionales decisorias, etc.)

Basamos y diseñamos nuestra estrategia en las decisiones que se toman en la Asamblea general, donde participan representantes de organizaciones afiliadas.

Es el máximo órgano de poder del IDC y se reúne cada 2 años para decidir las directrices generales de la organización y elegir a los representantes. Cada organización afiliada tiene un voto, sin importar el número de trabajadores portuarios representados. Sin embargo, en el caso de que se deba tomar una decisión, cada delegado tendrá un número de votos equivalente al número de trabajadores representados (fijando un máximo de 6.000), con el fin de evitar la hegemonía o la baja representación. De la misma manera hay asambleas anuales de zona - Europa, Costa Este de Usa, Costa Oeste de Usa, Africa, Latinoamérica y Austral-Asia- donde se ponen en práctica estas decisiones , con sus respectivos coordinadores de zona.

Y por último existe La Comisión Permanente,que se reúne cada 6 meses para coordinar la acción general del IDC. La forman los Coordinadores de Zona, junto al Coordinador General. Sirve como órgano intermedio entre el Coordinador General y las entidades afiliadas. Además, y para reforzar la voluntad representativa y democrática del IDC, cualquier cargo puede ser destituido, en cualquier momento, por el órgano que lo haya designado.

Que representación tiene en los puertos?

Actualmente, estamos afiliados más de 110.000 trabajadores portuarios en todo el mundo, una cifra que irá aumentando a medida que nuevas organizaciones sindicales se sumen al IDC.

Existe sólo una Internacional de Estibadores? En caso de que no exista solo una... ¿Qué les diferencia y qué relaciones hay entre ellas?

Existe solo una internacional específica solo de estibadores. Por otro lado, existe la federación internacional del transporte, que representa a los trabajadores de todos los sectores -aereo, maritimo, ferroviario...- allí tambien encontramos estibadores afiliados, muchas veces en las dos Internacionales. No lo puedo comparar por ser diferentes estructuras.

Las relaciones entre ITF-IDC es, generalmente, de colaboración ante ataques. Nuestra acción suele ser más directa que la suya, pero intentamos siempre buscar unidad de acción cuando hay un ataque a un estibador.

Hace poco vimos el músculo de la IDC en la Conferencia de la bahía de Algeciras. Hoy sabemos que va a haber un paro a nivel europeo de 3 horas y a nivel mundial de 1 hora el día 10 de marzo... ¿Qué papel está jugando la movilización Internacional en el desarrollo del conflicto? ¿Hasta dónde podrá llegar el compromiso y la movilización de los estibadores del resto del mundo?

En Algeciras fue la demostración que IDC ha madurado. Sé que hicimos una demostración de músculo -no es fácil en 7 días juntar a los principales líderes de la estiba mundial, de Usa, latinoamérica, asia, australia, europa...-.

Nuestro papel es contribuir a la victoria contra el ataque a nuestros compañeros españoles: estamos realizando acciones en embajadas, muestras de apoyo, un paro a nivel europeo y mundial, compromiso a no descargar en puertos del entorno... y otras cosas que, en el caso que el gobierno español radicalice la situación, las aplicaremos. Estoy convencido que vamos a ganar.

Esto no hace más que demostrar que la idea de crear IDC que surgió en el 2000 valió la pena.

Desde fuera, da la sensación que el Gobierno español se escuda en Europa para eludir su responsabilidad, y por otro lado Europa no parece tener un papel muy activo en el conflicto... ¿Cual es papel de la Comisión Europea en todo este conflicto?

Buena la Comisión está reclamando que se cumpla la sentencia del Tribunal, como no podía ser de otra manera. Pero lo plantea siempre apelando al diálogo social. No tiene más influencia que esa, pese a que el gobierno español hace creer a

portuaris.indd 4 24/04/2017 21:38:21

la opinión pública que es la comisión la que quiere este decreto.

Nosotros el pasado martes abandonamos la mesa de Diálogo Social sobre puertos, donde están representados todos los organismos europeos, patronal, aapps y sindicatos , a expensas que la solución española se clarifique, y la posición de la Comisión públicamente también.

Nos insisten en que en el Estado Español existe un modelo de estiba único... ¿Como son los modelos en el resto de Europa y del mundo? ¿Son similares a lo que plantea este Real Decreto que quiere imponer el Gobierno? ¿Ha habido conflictos o se prevee que vayan a haber por la adaptación de la estiba a las Directivas Europeas?

No hay uniformidad en el resto de modelos portuarios. No hay dos iguales, cada país diseña y elabora su propio modelo. Incluso en Europa, el recién aprobado Reglamento de Transporte excluye la estiba, para que los países tengan libertada de legislar.

Lo único común en el mundo es que en todos los países que han ratificado el convenio 137 de la oit (incluído España), existe un registro de estibadores. Eso es innegociable.

Vemos como las grandes empresas y el gobierno están día tras día haciendo una campaña de desprestigio contra vuestro colectivo a través de los medios de comunicación... ¿Cómo os ha afectado? ¿Os sentís cuestionados por la opinión pública?

La verdad que estamos soportando un ataque feroz por parte de la prensa, criminalizando un grupo de trabajadores, como ya otras veces se hizo con otros. Son técnicas de presión del gobierno, que demuestran una vez más que no hay libertad de prensa y objetividad en el estado.

El hecho de repetir mentiras muchas veces no las convierte en verdad: no hay sueldos millonarios, no se trabajan 3 horas etc etc ... lo único que si tienen razón es que somos unos privilegiados; pero privilegiados por tener la unidad que tenemos en todos los puertos, no solo españoles sino más allá de las fronteras.

Creo que las redes sociales han sido una buena alternativa para hacer llegar la verdad a mucha gente.

Por otro lado, sabemos que muchos colectivos de trabajadores (dentro y fuera de la Comunidad portuaria), estudiantes, etc. Están apoyando vuestra lucha, que exaltan como un ejemplo para todas las trabajadoras. ¿Qué apoyo habéis tenido de otros colectivos?

La verdad que está siendo increíble todo el apoyo recibido. Estudiantes, comercios, transportistas...decenas de colectivos se han pronunciado. Espero ciertamente que, igual que sucedió en Portugal, o Francia, la lucha de los estibadores sirva para despertar a la clase trabajadora, que estamos siendo oprimidos por el capitalismo y la globalización. Ese es el objetivo y estoy convencido que lo conseguiremos.

Hemos leído a la patronal de la Estiba valenciana hacer declaraciones sobre la necesidad de que el ejército intervenga en los puertos, aludiendo a que el conflicto se desarrolla en un sector estratégico... ¿Qué le contestarías? ¿Hasta donde puede llegar el conflicto en los puertos? ¿Qué condiciones mínimas ha de asumir el gobierno y la patronal de la estiba para garantizar la "paz" los puertos?

Si, es muy sorprendente que en pleno 2017 un político/ empresario planteen la necesidad del ejército para romper ejercer un derecho legal como es la huelga. Es impresentable, vergonzoso y de una irresponsabilidad tremenda. Lo único que le diría a este personaje es que necesitará miles de militares, no solo en el estado español, sino en el resto del mundo para acabar con nosotros.

Nuestras condiciones mínimas son futuro para la milenaria profesión de estibador, así como la garantía de los altos índices de formación, prevención y seguridad en los puertos. Es sensato, no?

Aprovecho para agradeceros las muestras y apoyo que hemos recibido por vuestra parte, es un orgullo sentirse apoyado por gente como vosotros.

Y no dudéis que ganaremos, nuestra profesión, ser estibador no es un trabajo, es una forma de vida. Y nos dejaremos la vida para defenderla. Es un sentimiento que nos dirige hasta la victoria siempre!

Gracias

REMOLCADORES

AGUSTÍN ZAPIRAÍN
Patrón Remolcadores del Puerto de BCN

Las actividades marítimas no pueden analizarse únicamente desde el punto de vista de unas personas que no conocen en forma directa el medio marino, y que ni siquiera consultan a los que lo conocen, en este caso son los profesionales que tripulan los barcos en cada una de sus categorías. Desde el conocimiento práctico y más directo de los trabajadores, se transmiten y explican algunos hechos y realidades pertinentes con la debida profundidad, que únicamente quien vive el día a día de la profesión a bordo percibe desde un punto de vista adecuado, sin menoscabos ni simplificaciones.

Además de "estadísticas" - que lo mismo sirven para un banco que para un barco -, a las cuales no se les niega su importancia, si bien son fáciles de manipular, existen otras realidades más complejas que también participan en la viabilidad y supervivencia de los servicios portuarios.

El Servicio de remolque es una actividad muy peculiar, particular y específica. Los barcos, no se comportan como fábricas o industrias, y su función no es meramente productiva en el sentido de prestar servicios ordinarios de remolque portuario y nada más; los remolcadores son buques que deben garantizar, en todo momento, la seguridad en el puerto y en sus inmediaciones.

Estamos en disposición y preparados para atender servicios de remolque y emergencias las 24 horas del día y durante los 365 días del año, en ocasiones con mal tiempo y asumiendo graves riesgos y alta responsabilidad. Nuestro puerto ha requerido de nuestros servicios en Incendios en instalaciones, buques y yates así como vertidos contaminantes al mar, asistencias de emergencia y salvamentos en alta mar.

Las tripulaciones y los barcos, estamos formadas, entrenadas, preparadas y dispuestas para cualquier contingencia, mediante ejercicios establecidos diariamente, siempre que el trabajo ordinario lo permita, y constantemente en estado de alerta y vigilancia.

Nuestra jornada laboral es de 24 horas diarias en días alternos con 24 horas de descanso mínimas entre dos jornadas de trabajo, hasta un total de 109 guardias anuales, lo que hace un total de 2. 616 hrs.

Durante las 24 horas de guardia, se descansa poco, de forma irregular y discontinua, estamos a la escucha de la actividad del puerto a través de los canales 12 y 11. La mayor parte del trabajo se realiza de forma imprevista y a cualquier hora, intensificándose durante la noche, presentando frecuentemente alto riesgo y asunción de alta responsabilidad. Siempre se debe estar dispuesto y preparado a zarpar en 5 minutos para lo que haga falta.

Somos conocedores de como se están desarrollando estas jornadas en los diferentes puertos Españoles, las cuales están vulnerando los derechos laborales y sociales de los tripulantes.

La pérdida de estos derechos crea un efecto mariposa laboral que acabará golpeándonos a todos.

En nuestro caso, plantaremos cara a quienes estén convirtiendo el transporte marítimo, el tráfico interior, los servicios marítimos y portuarios en un referente de precariedad y explotación laboral al amparo de la internacionalización y la competitividad, los navieros y armadores no pueden campar a sus anchas por encima de la legalidad y la dignidad de sus tripulantes.

Perder derechos laborales y sociales es como perder a un amigo, lo echas de menos cuando empiezas a darte cuenta que ya no está. Ni un solo derecho se ha conseguido sin luchar previamente por conseguirlo.

¡¡¡ Si ellos no navegan por ti, que no decidan por ti !!

portuaris.indd 5 24/04/2017 21:38:21

RELATO EN EL MUELLE

QUIQUE COSTOYA
Amarrador del Puerto de Barcelona

Son las 3 de la mañana y estamos en el Muelle Prat, inmóviles dentro del coche con la calefacción a tope. Fuera, la temperatura es de 2 grados, con viento, lluvia y una humedad que te congela las entrañas. Llevamos 9 horas trabajando y aún nos quedan otras tres para completar la jornada de hoy. Con el calor del coche y el cansancio, es inevitable dormirse por segundos. Tenemos los walkys a tope para que nos desvelen las órdenes de la maniobra. Entrando en bocana ya vemos al MSC Katrina, que lentamente avanza con la ayuda del Willy y el Montalt, remolcadores imprescindibles para maniobrar dentro de Puerto. Mi compañero rellena el "albarán" con los nombres de los amarradores que intervendremos en la operativa. El muelle está oscuro y la luz del coche no funciona, por lo que le alumbro con el móvil.

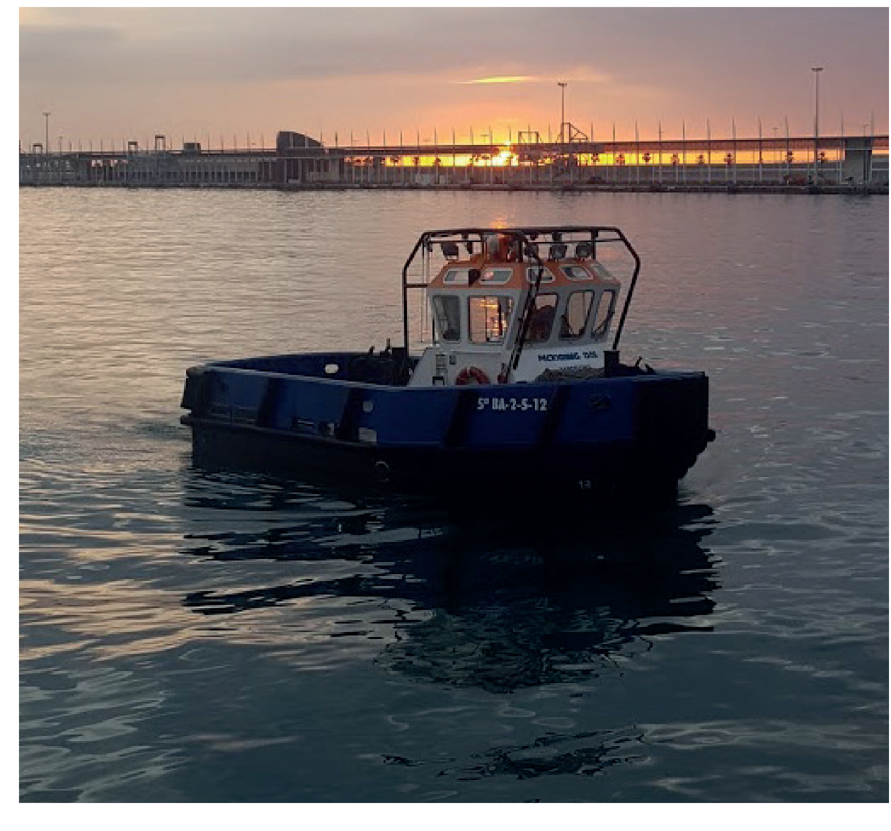
-Nos toca la popa, vaya día llevamos. Encima que los cabos del Katrina son enormes, se hunden y pesan la vida, seguro que quieren dar alguno más por el temporal – Me comenta Diego, mi compañero.

-Pues sí, además tengo el hombro fastidiado. Aunque por suerte no nos ha tocado congelarnos en el bote – Digo, al ver a Antonio maniobrando a los mandos del Mooring 5, que se acerca para pedirnos un poco de agua para su marinero.

-Esos botes son infernales. Son de hierro y sin calefacción, es una nevera flotante. Quien viene a hacer la proa? Voy a pedirles que les traigan un poco de café caliente. Llevan 3 maniobras seguidas

-Creo que le toca al Batuta y al Xavi – Contesto dubitativo

Me pongo la chaqueta de



agua mientras Diego llama por radio. Salgo y me asomo al cantil del muelle para darle la botella de agua a mis compañeros del bote. Antonio sale a la cubierta alterado

-Pero que ostias le pasa al Belcrovich- dice, refiriendose al coordinador de guardia, que se ganó el apodo por no salir nunca de la base a ayudar a los trabajadores- Llevamos 4 horas en el bote y no se digna a mandarnos un relevo. Cuando llegue a la base le voy a hacer un comunicado que se va a enterar!

-Ya sabes que eso no sirve de nada Antonio, es el ojito derecho del Kung fu panda- digo, refiriéndome a nuestro Responsable de Operativa, que debe estar durmiendo plácidamente en su cama- La semana que viene tenemos asamblea, podemos meter un punto a ver qué hacemos con la falta de personal, porque si en invierno estamos así, en verano no se qué vamos a hacer. Tenemos que hablar los delegados con los Turnos para ver qué puntos quiere tratar la afiliación.

-Ya os dije que hay que hablar del tema de la mutua. Nunca nos dan la baja laboral. El otro día Dani se rompió los ligamentos de la rodilla en el muelle, fuimos para allí y le dijeron que lo traia de casa... ¿Tú como llevas el hombro?

-Pues con dolor... pero es lo que hay. Paso de ir a la mutua, porque lo único que saben hacer en ponernos inyecciones de Voltaren para poder seguir trabajando – Le contesto resignado.

-Siempre igual. Eso hay que quitarlo cuanto antes.

-Está claro Antonio, comentalo en los turnos y hacemos el Orden del día.

A lo lejos vemos como se acerca la segunda pareja de amarradores. Los compañeros traen bebida caliente para los que están embarcados. Salen del vehículo para ofrecersela y vuelven corriendo al calor del coche, molestos por la lluvia.

Poco a poco van llegando los estibadores. Algunos se agrupan en el muelle esperando subir al barco nada más bajen la escala para destrincar la carga. Otros van y vienen con los Vancarriers, grúas rodadas que conducen a toda velocidad y con precisión milimétrica. Empiezan a sonar las alarmas sonoras que indican que las grúas del muelle están en movimiento.

Se nos acerca un estibador con el gesto contrariado por la lluvia que cae de lado. Lo reconozco, es Ivan. Me reuní con él cuando me despidieron de mi empresa.

-Ivan, cuando tiempo- le saludo.

-Hombre, que bien verte de nuevo por el muelle. Readmisión entonces?

-Sí, no les ha quedado otra. ¿Cómo andáis vosotros? Vais a parar la semana que viene o se va a arreglar antes?

-Pues no lo sé, la verdad es que la cosa pinta fea, nos quieren quitar de en medio por las buenas.

-Eso no va a pasar. Si hace falta paramos todos, ya lo sabes. Tenemos que frenar esta sangría... Mira lo que han hecho con el Amarre: han conseguido rebajar al 50% nuestras condiciones, y ahora estamos peleando para que no flexibilicen la contratación. Vosotros sois la última esperanza, sí pueden con vosotros... qué no harán con los demás?

-Desde luego con nosotros van a tener que sudar y sangrar, porque no les vamos a dar nada. Visteis la asamblea el otro día en Estibarna? Eramos cerca de mil, no cabíamos en el local.

portuaris.indd 6 24/04/2017 21:38:21



Vinieron Julian y otros estibadores jubilados a explicarnos los conflictos con la estiba y las huelgas de los 80. Que energía tienen los viejos, son de otra pasta. Tenemos que defender a toda costa lo que ellos consiguieron. La gente está muy entregada, saben que nos va la vida en ello, literalmente.

-Está claro. Vi la pintada el otro día en la Terminal de cocheros: "Puerto o muerte" -sonrío- Sois unos macarras, jeje. Me dijeron que se destrozaron 80 coches de Tercat la primera semana del conflicto...

-Yo no se nada de eso -me dice- pero ya sabes que nuestro colectivo no se anda con chorradas. La prensa quiere marginarnos sacando este tipo de cosas a la luz, cuando realmente, si no es un bulo, es algo anecdótico, casi simbólico... Cuando valdrán esos 80 coches? Cada día de paro nuestro tiene un coste de 50 millones para las empresas estibadoras. Ya pueden ir haciendo números.

-Y el apoyo internacional de los estibadores? Ahora toca recoger frutos. Eso es media victoria, menudo trabajazo está haciendo el IDC (International Dockers Council).

-Pues sí, ya sabes que para nosotros es muy importante la solidaridad entre los estibadores de todos los puertos para que las empresas no puedan minimizar el impacto de nuestras movilizaciones. Es algo habitual: ningún estibador descarga mercancía que fuera destinada a un puerto en conflicto y se ha derivado al suyo. La cosa está clara.

-Ya, me acuerdo cuando vosotros os negasteis a recibir mercancía que derivaban del Puerto de Marsella que estaba en conflicto. El otro día, en el mitin internacional que se hizo en el puerto de Algeciras, el delegado de Portugal empezó su discurso agradeciendo que los estibadores de allí se hubieran negado a recibir un barco que desviaron de Lisboa. Gracias a eso firmaron el Convenio. Fue muy emotivo.

-La verdad es que el apoyo que estamos teniendo es algo impresionante, a pesar de la campaña de desprestigio que nos están haciendo. Solo podemos ganar!

-Eso lo sabe todo el Puerto, lo que desde las oficinas de moncloa no se enteran. Esos no han pisado un muelle en su vida y se atreven a juzgarnos desde sus sillones y a explicarnos cual es la mejor manera de hacer y regular nuestro trabajo.

El viento sopla de levante racheado, y tenemos que girarnos para que no nos moleste el agua al hablar.

-¿Has visto las pegatinas que hemos hecho desde CNT para llevar en los cascos por el muelle?- Le pregunto.

-Sí, me dijeron el otro día! Tienes unas cuantas? Así las llevo a la plaza la semana que viene – refiriendose al local donde se juntan todos los estibadores en el puerto. - Hay chicharra, a ver que nos cuentan nuestros delegados.

-Muy bien, pues ya contaréis. Te dejo unas pocas en el local sindical. No hemos hecho muchas porque fue algo urgente. Casi toda la plantilla de amarre se la han puesto en el casco, y eso que la empresa está amenazando con sancionarnos.

-Por eso no os preocupéis. Si llega alguna sanción nos avisáis y ya nos encargamos nosotros – Me dice sonriendo

-Que plantareis un vancarrier delante de nuestra base como cuando apoyabais la huelga de los Remolcadores? Mira que sois bruticos! - Le digo mirando a una de esas gruas inmensas que justamente pasaba por al lado nuestro a toda velocidad – Ya sabes que nosotros somos más sutiles, nos gusta la presión directa...

-Algo se oye por los muelles – Me dice alzando la voz, mientras estallamos a carcajadas-Oye, me acercaba para ver si queríais que os moviéramos las grúas... os molestan?

-Pues si podéis moverlas un poco para el sur, porque este barco trae unos cabos muy pesados y seguramente tengamos que usar el coche para moverlos, y con las grúas en medio no podemos. Además así no estamos arrinconados, que últimamente rompen muchos cabos... Y ya tenemos suficientes muertos en los Puertos este año.

-Vale, sin problema, ahora les digo que las muevan. Como está el amarrador al que le alcanzó un cabo al partir? Que fue, en Grimaldi?

-Sí, fue en Grimaldi. A esa empresa no le importa nada la vida de los trabajadores. Se empeñan en hacer la maniobra forzando los cabos, y parten bastante amenudo. El compañero tuvo mucha suerte que le diera en la pierna. Estuvieron apunto de amputársela pero al final se la salvaron. Lleva 2 años de operaciones... Y lo que le queda.

-Bueno, si le veis dadle muchos ánimos de nuestra parte -Me dice Ivan con cara de angustía al imaginarse el accidente.

-Lo haremos. Vamos hablando Ivan -Le digo despidiendome, al ver que el Barco se empieza a pegar al muelle -Id con cuidado que la noche está fea hoy. Si tienen que esperar que esperen.

-Está claro compa! Al lío! -Me grita mientras camina en dirección al grupo de estibadores, cada vez más numeroso.

Mi compañero y yo nos preparamos los EPIS y cojemos dos rezones por si los marineros del MSC Katrina fallan al tirarnos el primer cabo, poder rescatarlo en el agua antes de que se hunda. En la proa están otros dos compañeros y en el agua vigila atento Antonio con su marinero. En el muelle trabajando un centenar. Todos con frio y mojados, pero todos orgullosos de pertenecer a esta comunidad de trabajadores portuarios. Hoy es un lunes de invierno, o quizás un domingo... Da igual, porque en el puerto no tenemos días lunes. Aquí no paramos nunca. Más le valdría al gobierno arremeter contra todos, pues todos vamos a defender a nuestros compañeros estibadores.

portuaris.indd 7 24/04/2017 21:38:21

EXPERIENCIA EN LA ESTIBA

VIRGINIA GALLARDO LÓPEZ
Estibadora del Puerto de Barcelona

Me llamo Virginia Gallardo, tengo 40 años y soy Estibadora.

Entré al colectivo hace 14 años y ha sido una de las mejores cosas que me ha pasado en la vida.

Tras terminar Bellas Artes anduve en varios trabajos pero mi hermana Patricia (un gran pilar en mi vida) que había entrado tres años antes a trabajar como estibadora, me abrió los ojos.

Decidí empezar a prepararme y probar suerte en las próximas convocatorias y, así lo hice.

Publicaron un anuncio en La Vanguardia (que todavía guardo con nostalgia) en el que pedían varios requisitos que, por mi previa preparación, ya tenía. Crucé los dedos, me presenté a los exámenes y tuve la suerte de ser un@ de l@s afurtunad@s.

Yo no vengo de familia de Estibadores, sólo tenía a mi hermana allí, pero desde el primer momento mis compañeros se convirtieron en mi familia y a la par, yo una de ell@s. Había muy poquitas chicas... no recuerdo el número con exactitud, yo pertenecía a la tercera promoción de mujeres en el puerto y tras de mi hubo más.

Actualmente somos poco más de 40, teniendo en cuenta que nuestro colectivo en Barcelona ronda los 1200 Estibadores.

Hicimos un largo curso. Muchos aprendimos desde cero; profesionalidad, disponibilidad, responsabilidad, peligrosidad.

Nos prepararon como soldados se preparan para la lucha y aprendimos mucho de los compañeros que ya no están.

Los "puretas" (así llamamos a los compañeros más mayores que ahora están jubilados) nos trataban como los abuelos tratan a sus nietas; con cierta actitud paternalista y protectora por el mero hecho de que nosotras, al fin y al cabo podíamos ser sus nietas o sus hijas, pero a la hora de "salir a precintar" eras tu la que se tenía que poner debajo de la grúa que sostenía un contenedor de muchas toneladas vigilando a la vez a los tres vancarristas que entraban a buscar los contenedores que ya habías precintado, fuera de dia o de noche, diluviara o no.

Eso me hizo fuerte. Este trabajo, que sinceramente es una forma de vida me ha enseñado los tres lemas que tenemos: unidad, profesionalidad y disponibilidad. La unión y el compañerismo que tenemos los estibadores por desgracia no lo hay en otros colectivos y la verdad es que eso no se puede describir, hay que vivirlo.

Actualmente soy madre, me levanto a las 6.30 de la mañana y a las 07.00 ya estoy en plaza. Dejo a mi hija con un canguro, pues no puede quedarse sola y si hay faena y me llega trabajaré de mañana o de tarde.

Las empresas hacen un pedido de gente. Tras un sorteo abierto que se realiza cada mañana para determinar el orden a servir el personal a las empresas, sale la contratación (de la mañana y la tarde), luego está la noche y la madrugada, componiendo así las 24 horas del día distribuidas en jornadas de trabajo de 6 horas. Sábados, Domingos, puentes, verano, Semana Santa, Navidad, SIEMPRE, porque el puerto no para, ni debe parar, los 365 días del año....

Tras saber si me llega a la mañana, llamo a la canguro, para avisarla de que a la tarde tendrá o no que volver. Por suerte, tengo padres que entienden de mi profesión y siempre están ahí, y un marido ejemplar que es una madre también cuando yo estoy trabajando.

Trabajamos a destajo, somos jornaleros y nuestros valores de profesionalidad y disponibilidad son fundamentales. Es un *modus vivendi* y nos ganamos el "jornal" a base de currar, a base de estar disponibles y a base de trabajar en equipo.

Mis compañer@s son personas muy cualificadas que saben lo que tienen que hacer en el momento que lo han de hacer.

Son mis ojos cuando estoy de sobordista y mis manos cuando hay que poner o sacar pletinas y ganan lo mismo que yo.

No me discriminan por el hecho de ser mujer. Me valoran como tal. En mi colectivo hay total igual salarial entre hombres y mujeres.

También la hay a la hora de pedir concreción laboral para poder conciliar vida familiar en caso que se desee.

Hemos adquirido nuestros derechos laborales negociando con las empresas.

El puerto es mi vida y mis compañeros son mi familia. El puerto no entiende de fechas, entiende de destajo, de descarga y carga de barcos, de explanadas, entiende del peligro que se corre y de lo que cuesta ganarse un jornal y sobretodo, el puerto sabe lo que es la dignidad laboral.



CONTRIBUYE A LA CAJA DE RESISTENCIA AMARRADORES.

Solidaridad y autogestión de nuestras luchas.

Adquiere una camiseta con nuestro logo, o **contacta con la Sección Sindical**, escribiendonos a: *treballadorsportuaris@barcelona.cnt.es*

12 € + Gastos de envío

portuaris.indd 8 24/04/2017 21:38:22